

## Diagnostics d'accessibilité : pour une approche cohérente

**E**n réponse à la loi du 11 février 2005, plusieurs démarches visant à évaluer les dysfonctionnements d'accessibilité et à programmer des mesures correctives doivent être mises en place par les acteurs responsables de l'accessibilité des différents maillons de la chaîne du déplacement.

Le décret du 17 mai 2006 instaure l'obligation de procéder à un diagnostic d'accessibilité des établissements recevant du public de 1<sup>re</sup> à 4<sup>e</sup> catégorie. Ces diagnostics procèdent *a minima* de **trois phases** distinctes, qui nécessitent **trois compétences** professionnelles spécifiques : un état des lieux par un auditeur spécialisé, une recherche de pistes de solutions par un maître d'œuvre et un chiffrage par un économiste.

Pour les deux autres domaines constitutifs de la chaîne du déplacement, la loi du 11 février 2005 prévoit la réalisation de plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, et de schémas directeurs d'accessibilité des services de transports publics (cf. tableau ci-dessous).

Dans tous les cas, l'objectif est le même : aboutir à une programmation de mesures correctives (réorganisations fonctionnelles, formation et sensibilisation, solutions techniques et technologiques...). C'est la raison pour laquelle, il est possible de considérer que ces trois démarches peuvent être rassemblées sous le terme de « diagnostics d'accessibilité ».

--O--

Pour les maîtres d'ouvrage, ces diagnostics doivent permettre :

- d'**engager leurs réflexions** sur l'accessibilité sans attendre les délais de mise aux normes fixés par la loi ;
- de **se doter d'un outil de programmation** permettant d'envisager une mise en accessibilité progressive ;

- de **s'approprier la thématique** de l'accessibilité en se sensibilisant aux enjeux de l'amélioration de la **qualité urbaine pour tous** et en faisant le lien avec de nombreuses autres thématiques (mobilité, sécurité, patrimoine, logistique urbaine...) ;

- de **poser les bases d'un travail en commun** entre les différents acteurs de l'accessibilité (décideurs, techniciens, usagers...).

--O--

Le diagnostic d'accessibilité est donc un outil pédagogique, qui donne des éléments d'aide à la décision pour intervenir sur un objet existant en **hiérarchisant** les dysfonctionnements constatés par rapport aux **enjeux** locaux et aux **contraintes** liées à l'existant.

Quoi ?	Qui ?	Pour quand ?
Schémas directeurs d'accessibilité des services de transport collectif	Autorités organisatrices des transports, exploitants d'aéroports, gérants de gare maritimes	11 février 2008
Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics	Maires ou présidents d'établissements publics de coopération intercommunale	23 décembre 2009
Diagnosics des établissements recevant du public (catégories 1 à 4)	Administration ou exploitant concerné	1 <sup>er</sup> janvier 2011 (date susceptible d'être modifiée)





## Diagnostics d'accessibilité : quels points de vigilance ?

L'observation et l'analyse des pratiques de terrain font ressortir qu'il n'existe pas de méthode unique pour réaliser un diagnostic d'accessibilité. Peuvent en revanche être relevés des points de vigilance sur lesquels il est pertinent de s'interroger.

Parmi ces points, on retient les plus importants :

- les interfaces entre maillons de la chaîne du déplacement et l'articulation des différentes échelles d'action ;
- l'organisation en mode projet, entre acteurs et dans le temps ;
- l'importance d'une phase amont permettant d'identifier les enjeux locaux et d'adapter la démarche en fonction de ces derniers ;
- le choix des critères d'évaluation et de hiérarchisation des dysfonctionnements (voir p. 4 : « Approche normative ou pragmatique ? »).

### Une organisation en mode projet

- **Des phases de travail à anticiper.** Au-delà des trois phases de toute démarche de diagnostic (voir p. 1), les expériences de terrain mettent en évidence l'importance d'une phase amont pour analyser le contexte, ainsi que de temps de validation par le maître d'ouvrage, qu'il convient de programmer dès le démarrage de l'étude.

- **Des relations entre acteurs à organiser.** *A minima*, la démarche de mise en accessibilité implique de mobiliser trois catégories d'acteurs : les élus pour assurer le portage politique et arbitrer, les techniciens pour assurer la faisabilité et la pérennité du projet, les usagers pour faire remonter leurs besoins et donner leur avis sur les choix proposés.

### Des articulations multiples

- **Une articulation transversale à assurer.** La chaîne du déplacement doit être accessible dans sa continuité. Or, elle concerne trois domaines d'activité distincts (cadre bâti, voirie et espaces publics, transports) qui font intervenir des maîtrises d'ouvrage et des corps de métiers différents qui n'ont pas toujours l'habitude de travailler ensemble et de se coordonner.

- **Une multiplicité d'échelles à gérer.** Afin d'assurer cette continuité, l'accessibilité doit également être cohérente à de multiples échelles : nationale, régionale, départementale, intercommunale (en évitant par exemple les déséquilibres entre ville centre et villes périphériques) et communale.

### Des rôles à définir localement pour les commissions pour l'accessibilité aux personnes handicapées

Ces commissions, composées d'élus et de représentants des usagers, notamment handicapés, ont été créées par la loi du 11 février 2005, qui leur définit pour missions celles de « dresser le constat d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports », de « recenser l'offre de logements accessibles », d'« établir un rapport annuel », et de « faire toutes propositions utiles de nature à améliorer l'accessibilité de l'existant ».

Ces commissions ne sont donc pas *a priori* maîtres d'ouvrage des différents diagnostics demandés par la loi et ses textes d'application (voir p. 1). En outre, le législateur a tenu à laisser une large place à l'initiative locale, notamment pour définir leur composition et leur fonctionnement. Au vu des points de vigilance énoncés ci-dessus, ces commissions pourront jouer un rôle important et par exemple être dotées des compétences pour :

- faire le tableau d'avancement des diagnostics et de la mise en accessibilité des différents maillons de la chaîne du déplacement sur leur territoire,
- favoriser la transversalité en diffusant les informations aux différents décideurs et maîtres d'ouvrage et en les aidant à coordonner leurs actions respectives,
- organiser la concertation de manière globale en amont pour identifier les enjeux (opportunités et freins), bâtir une méthodologie, aider à la rédaction du cahier des charges...

## Un document méthodologique organisé par fiches thématiques, interactives et illustrées

**5.2. Phase 1 : évaluer l'état d'accessibilité**

**Quels choix méthodologiques ? (4/5)**

**Quels indicateurs ?**

Lorsque la phase de terrain a été faite, il est nécessaire d'analyser l'ensemble des données recueillies pour en extraire l'information recherchée. Ce travail se fait à l'aide d'indicateurs quantitatifs et/ou qualitatifs qu'il convient de définir en amont afin de relever les données pertinentes sur le terrain.

Les indicateurs doivent être définis avec la maîtrise d'ouvrage. Leur choix dépend fortement du type d'approche retenue. Ils peuvent être de diverses natures :

- pourcentage de conformités ou non-conformités permettant de comparer l'état d'accessibilité existant à l'objectif d'accessibilité fixé (voir des exemples issus de l'expérimentation de Valenciennes) ;
- système de notation bâti sur l'évaluation de différents critères ;
- échelle de couleur permettant de définir :
  - des degrés d'accessibilité (par exemple : accessibilité totale / acceptable / correcte avec accompagnement / mauvaise /...).
 Ce système permet de donner une information à la fois quantitative et qualitative sur l'état d'accessibilité (voir les exemples de carte ci-contre ou les critères d'analyse retenus pour le PAVE de Loué) ;

**Exemples et outils**

- Rapport Certu sur le PAVE de Valenciennes
- Diagnostic communal d'Yville-sur-Seine (Côte Normande Centre)
- PAVE de Loué (DDE 72)
- PAVE de Bournezeau (DDE 85)

- 1 Cinq grandes parties structurantes
- 2 Un plan détaillé de la partie en cours de lecture pour une navigation thématique
- 3 La possibilité d'une navigation page après page
- 4 De nombreux documents joints, signalés dans un espace réservé
- 5 Des éléments de méthode intégrant des liens vers les autres fiches concernées et vers les illustrations



## Pour approfondir : ouvrages sur le même thème

### ■ Concertation en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

Éléments méthodologiques  
(dossier, paru en septembre 2004)

### ■ Accessibilité des espaces publics urbains

Outil d'évaluation ergonomique  
(rapport d'étude, paru en novembre 2005)

### ■ Accessibilité de la voirie et des espaces publics

Éléments pour l'élaboration d'un diagnostic dans les petites communes  
(dossier, paru en janvier 2006)

### ■ Diagnostics d'accessibilité urbaine

Analyse comparative de cas et propositions  
(dossier, paru en janvier 2007)

### ■ Élaborer un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics

Expérimentation à Valenciennes  
(rapport d'étude, paru en avril 2007)

### ■ Élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité des services de transports départementaux

Guide méthodologique  
(dossier, paru en juin 2007)

### ■ Schémas directeurs d'accessibilité des services de transports régionaux

État d'avancement et questionnements  
(rapport d'étude, paru en février 2008)

### ■ Schéma directeur d'accessibilité des services de transports urbains

Éléments de méthode  
(dossier, paru en juin 2008)

extrait

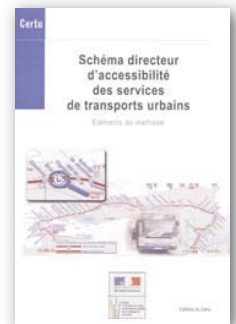
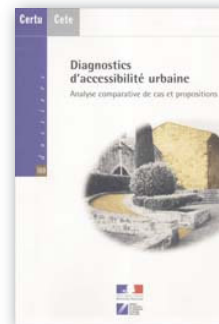
« La concertation passe par l'écoute des différents partenaires et le respect des savoirs et savoir-faire de chacun. Tous, élus, techniciens et représentants de personnes handicapées, vont s'enrichir mutuellement des connaissances et de la culture de l'autre, dans le souci d'une recherche de qualité d'usage et en considérant l'ensemble des contraintes qui pèsent sur le projet. » (p. 28)

extrait

« Deux grands types d'approche émergent de la diversité des documents analysés :

**l'approche normative** : elle se définit par un étalonnage en fonction de critères techniques fixés par la loi et les décrets d'application (hauteur des trottoirs, largeur des portes dans les ERP...) et/ou par la technique du *benchmarking* qui consiste à comparer des situations en fonction d'un système de notation ;

**l'approche pragmatique** : elle se définit par une concertation étroite avec les acteurs locaux de la commune (élus, techniciens, associations) dans un but de sensibilisation et de mobilisation sur la question de l'accessibilité urbaine aux personnes handicapées et un souci de donner aux acteurs impliqués un cadre simple et commun d'analyse, à partir de critères et d'indicateurs codéfinis. » (p. 37)



### À venir :

- Fiches de cas
- Fiches thématiques
- Ouvrage sur l'accessibilité dans les PDU
- ...

N'oubliez pas de visiter notre site : <http://www.certu.fr> > Projets transversaux > Ville accessible à tous

Plaquette éditée par le Certu (Centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) - 9 rue Juliette Récamier 69456 Lyon Cedex 06 - [www.certu.fr](http://www.certu.fr) département Maîtrise d'ouvrage et Équipements Publics - téléphone 33 (0)4 72 74 59 41 - télécopie 33 (0)4 72 74 59 40 - [mep.certu@developpement-durable.gouv.fr](mailto:mep.certu@developpement-durable.gouv.fr)

Dépôt légal : 4e trimestre 2008 ISSN 1263-3313 ISBN 978-2-11-098180-6 Prix : 20 €